

## 【明治大学国際総合研究所「第5回 EU 研究会」】

- 日 時：2014年1月15日（水）
- 会 場：明治大学駿河台校舎
- 基 調 報 告：塚本 弘（日欧産業協力センター事務局長）
- テ ー マ：「最近の日欧関係（日欧EPA／FTAなど）」

### I 基調報告：「最近の日欧関係（日欧EPA／FTAなど）」：塚本 弘

#### ▶ 日EU・EPAについて

2013年3月以来、日本とEU間で3度のEPA交渉が行われたが、日EU定期首脳会議（13年11月19日）、第4回の交渉および4月のレビューを経てさらに交渉が進められる。韓国との交渉は2年5カ月を要したことから、時間はかかるだろう。日EU定期首脳会議では、EPA早期締結への決意と物品・サービス貿易、調達での野心的市場アクセスのオファーの遅滞なき提示、非関税措置および鉄道の課題の取組み等が共同発表された。EUは自動車やエレクトロニクスに関税を設けるが、日本の工業製品にはない。また、EUには関税と非関税障壁（NTB）撤廃との平行な交渉や自動車のセーフガード条項等、加盟国から取得したマンデート（交渉権限）もある。鉄道等の公共調達市場開放の進展が見られない場合には交渉を停止すべきとの意見もある。

EUとカナダのFTA交渉では関税の98%即時撤廃と共に、自動車関連のNTBにおいて相互認証や技術基準等によるコスト低減が論点となった。また、韓国との交渉では関税をEUが94%、韓国が81.7%撤廃し、最終的に共に99.6%撤廃する計画だ。また自動車交渉では、EUの安全基準に達するものは韓国国内基準に適合するとし、UNECE（国連欧州経済委員会）規制を受け入れた。日本は、韓国のように大胆なかたちでは欧州の基準を受け入れないが、相互認証にはある程度前向きに対応すべきだろう。また、EUと米国とは2013年7月から14年3月までに4回の交渉が行われる。そこでは自動車の基準調和が課題であるが、米国も前向きに議論を進めようとしている。今後も様々な分野で厳しい交渉が続くだろう。

2013年にJR東日本が列車制御システムの調達をフランスTHALES社に決定したほかエアバスの購入等、日EU間の大型投資・調達案件は進んでいるが、公共的性格の強い鉄道等に関し、EUはさらに開放を求めている。日本の規格適合等に時間をかけて成功した例に、1992年に日本法人を設立し10年を経て初受注したKnorr-Bremse社がある。このような努力が欧米企業にも必要だ。

#### ▶ 日EUのビジネスチャンスの拡大

2010年、日本企業はEUに40万人の現地従業員を抱え、約1,820億ドルの投資を行った。日本とスイスのFTA締結の結果、2008年から2年間に投資が27%、貿易が15%増加した。世界銀行は日本とEUのFTAによるインパクトを5.5兆ドルと見込んでいる。EU企業の日本での売上げや利益は他国と比べても良く、日本市場がクローズドだという印象は当たらない。

日欧産業協力センターでは、日本の経済や商慣習、直接投資の状況等に関するEUの幹部向け研修を行い、600人が修了した。また、トヨタ生産方式“カイゼン”の習得を目指すコースも1,150人が修了している。研修を受けたある管理職は、EUでは現場とマネジメントの対話が少なく、今後はカイゼンの提案を受けられるよう、現場との対話を大切にしたいと語っていた。

このほか、日欧産業協力センターでは「ヴルカヌス・プログラム」という日本とEUの学生の相互研修を行い、修了生の7%が研修先企業に就職し、10%が在外勤務（うち80%がEU）、54%が日本と取引のある企業に就職している。研修先企業にとっても研修生とのコミュニケーションがグローバル化を促すと共に、優秀な学生のリクルートができるという効果がある。

#### ➤ 成長に向けたEUの産業強化と経済再生（2012年10月プレス発表のEUの「成長と復興のためのより強い欧州産業」を中心に）

金融部門の構造改革は、成長戦略と結び付き初めて発展する。EUの成長戦略では、現在GDP比16%と低下傾向にあるEUの製造業を2020年に20%へ導くことが目標であり、これは日本の経産省の成長戦略等と似ている。製造業生産指数や建設部門生産高はリーマンショックの落ち込みから回復を見せたものの、EU全体の製造業のGDP比は平均15.5%と停滞している。EUはイノベーションへの設備投資を増やし製造業全体の上昇を目指す。数値が高い国（スロヴァキア、チェコ、アイルランド、ハンガリー、ドイツ等）と低い国（ルクセンブルク、キプロス、ギリシャ等）との格差が大きく、英仏も高くはない。2009年と2011年のSME（中小企業）への銀行貸し出しはスロヴェニア、ポルトガル、アイルランド、ギリシャで特に悪く、英仏も良くはないことから改善が求められる。また、EUのTFP（全要素生産性）も日米と比べて低い。

イノベーション全体の80%を占める製造業は、研究開発と共に成長戦略において生産性、雇用面のキー・ドライバーである。そのため欧州委員会は①イノベーションへの投資、②より良いマーケット条件、③キャピタルへのアクセス、④人財育成を改革の4本柱としている。また、主要投資方向に関しても日本と類似し、高度なテクノロジー、商業化（enabling）技術、バイオ、クリーンな自動車、持続可能なコンストラクションと原材料、スマートグリッドの6分野を挙げている。

クラスター分析に基づくと、EUは一貫したパフォーマンスを示す国、良くない国、キャッチアップしている国という3つのカントリーグループに分類でき、なかでもキプロス、エストニア、ギリシャ、スペインの対策が重要となる。労働生産性が高い国（アイルランド、ベルギー、オランダ、オーストリア、スウェーデン）と、低い国（ラトヴィア、ギリシャ）にもかなりの差が生じている。

ビジネス環境は英国で非常に高いほか、アイルランド、デンマーク、フィンランド、スウェーデンも高い。電気料金はキプロス、マルタ、イタリア、アイルランド、スロヴァキアの順に高く、ドイツも EU 平均と比べ高い。成長のために製造業をいかに盛り上げるかが課題だ。

### ➤ Horizon 2020 と JEUPISTE 計画

「Horizon 2020」とは、2020 年を目指した EU のイノベーションに関するプロジェクトである。Horizon 2020 以前、科学技術を推進するための 7 回目のプロジェクト「FP 7」があり、People, Cooperation, Capacities 等、5 つのカテゴリー内でプロジェクトを推進した。FP 7 は 2009 年のスタート時から 2013 年までに日本と EU で結ばれた科学技術協定をベースに研究開発を進め、プロジェクト数も増えている。日欧産業協力センターは Horizon 2020 に協力すると共に、日本と EU のイノベーションのためのパートナーシップ「J-BILAT」（2010～12 年）では、経済産業省や NEDO、理研等と共に日欧の研究協力促進等を行ってきた。具体例としては、JAXA や神奈川工科大学における航空機の基盤技術開発のほか、超伝導関連のプロジェクトでは日本側は JST、EU 側はイノベーション総局が資金を提供し、双方で多くのチームを作り開発を行っている。このようなプロジェクトにより、日本と EU は研究を通じ互いに競争力を高めている。

2013 年 11 月、ファン＝ロンパイ議長とバルローズ委員長が安倍首相と会合を行った際にも、研究開発の重要性が共同宣言に記されていた。日欧産業協力センターも National Contact Point (NCP) に任命され、プロジェクトの推進役を担っている。

EU の研究開発のフレームワーク・プログラムは 1984 年から進んでいるが、財政が厳しいなかでも予算は増え、バイオや宇宙開発等の様々な分野でプロジェクトが進行している。Japan-EU Partnership in Innovation Science and Technology は、社会的チャレンジに答え産業のリーダーシップを担うほか、エクセレント・サイエンスを進めるカテゴリーで様々なプロジェクトを推進している。Horizon 2020 はその枠組みのなかで研究開発を進めている。

## II 質疑応答およびディスカッション

- 日本には EU と TPP の交渉があるが、どちらが先行するのか。
- TPP 交渉では農産物等に関する着地点が難しい。しかし、EU と日本は農産物に関し互いに守る部分がある。1 月下旬の交渉では、自動車や医療品等の関税と、関税以外の交渉が並行して行われているが、互いにウインウインとなることが重要だ。一方、EU と米国間の交渉も進捗し、世界的な規制調和へ向かっている。自動車に関する FTA で韓国は EU に対し大幅に譲歩した。EU は規制・規範力によりグローバル・スタンダードを目指している。日本も企業のグローバル展開を踏まえ、日本の基準をグローバル・スタンダードにするよう努めると共に、相互認証とい



うかたちで弾力的に臨むことが必要であろう。

- 日本にとっては、EU とカナダの相互認証が参考になる。
- 韓国との FTA 発効から数年がたち、ある程度の結果が出たと思う。その評価はどうか。
- 韓国と EU 間である程度の効果は出ているだろうが、韓国メーカーの多くは日本同様、国外へ出ている。また小型車は関税を 5 年かけて 2016 年に撤廃するため、本当の影響は今後表れる。フランス等は影響が大きければ、セーフガードを発動するとしている。
- EU では FTA 後に韓国車のシェアが上がっている。ヒュンダイは日本車に比べ自国生産が多い。
- そのため日本メーカーは FTA を早くまとめて、韓国車と同様に関税が下がることを希望している。ヒュンダイなどは非常に競争力が高く、厳しい競争にさらされるだろう。交渉では産業界の現状を正しく伝え、EU 側にも努力をしてもらうことが必要だが、日本側も説得力のあるデータを明示することが重要だ。
- 日本では TPP が先行しているが、FTA と共に RCEP（東アジア地域包括的経済連携）もある。日本が主導権を握る余地もあるのではないか。
- 現在、日本と EU が米国と交渉を行っているが、日本の EPA 交渉の優先順位が低下した影響はないか。また、EU でも日本の優先順位が低いことはないか。
- EU は米国と 2013 年 12 月に 3 回目の交渉を行い、2014 年 3 月に 4 回目の交渉を行う予定だ。つまり日本と同様のスピードで交渉している。交渉内容に関しウインウインとなる枠組みを示せるかが重要だ。TPP では米国が強硬姿勢を見せているため、EU との交渉よりも難しい面もある。日 EU との交渉では NTB を含め、どこまで固められるかが課題だ。
- TPP に関しては中国経済や安全保障の観点も含めて考える必要がある。また、日本国内で EU との交渉を加速させるモーメンタムが働いた気配もない。
- 経済界は EU との交渉に真剣だ。日 EU ビジネス・ラウンドテーブル（EJBRT）では米倉弘昌氏が議長である。
- EU と韓国は自動車 10%、エレクトロニクス 14%の関税だが、それがゼロとなれば事態は深刻だ。
- EU 韓国の FTA が締結された頃、日本は韓国に学ぶべきという雰囲気があった。しかし、相互認証から自動車は EU から韓国へ入るが、韓国車はそれほど EU に入らず EU が一方的に利益を得ている面もある。そのなかで日米を中心とした TPP との組合せに対する期待はあるが、EU との交渉ではそのようなモーメンタムを日本に感じないという意見もある。
- 政府にも産業界の声は届いている。FTA や EPA は行うべきだろうが、そこで農水の人たちをどうまとめるかが重要だ。日本と EU の関係は、関税面の進展が見られれば具体的に進捗するだろう。米国と比べ農業が強くない EU と日本は、互いに痛み分けができるだろう。非関税措置で具体的な日本での進展を EU にアピールできるかが重要だ。
- TPP の農業分野に関しては、厳しそうな面は見せておきながら、最後にはまとめるという日米合



作の勸進帳の可能性はある。

- 聖域は残さないと困る。例えば、米国より強い分野をもつオーストラリアが参加した場合、米国も聖域を取り払うとは言えないだろう。
- 日 EU の EPA では、欧州委員会も交渉を行うが、最後は各国の合意が必要だ。国ごとの攻め筋はどのようになっているのか。
- 各国ごとに攻めていくことも大変大事だ。
- 交渉の行方を占ううえで気になるのは、非関税措置撤廃に向けた日本政府の努力だ。
- EU 側は日本側の非関税障壁を過大評価しているのではないか。
- 非常に大切どころだ。EU 側は日本の開放度が低いと言うが、情報をオープンにして入札可能にすることと、契約を取ることは別問題だ。EU 側交渉当事者はバリアを認めないというコンセプトから交渉を開始する。EU 側には現状把握と共に努力を求める必要がある。日米自動車・半導体交渉のように、日本側はアピールする必要がある。
- 日米が TPP で大きなマーケットをもつことになるため、EU も日本との交渉を考えた。交渉の進捗状況が相互に作用しているようだ。
- EU 委員会は研究開発戦略を企業の成長力と捉え、FP7 にかんがりの予算を積み上げたと思うが、EU の評価はどうか。また、FP7 に対し Horizon 2020 は市場寄り、基礎的研究開発として矛盾やジレンマがあるのではないか。
- FP7 の研究成果については EU 側も精査するだろう。FP7 は日本の科学技術基本計画やイノベーション戦略と同じだ。そこでは革新的な研究開発を推進するリーダーを決め、そこに予算を多く配分し研究を行うと共に 10 年、20 年後の最終アウトプットも狙う。EU 同様日本も環境やバイオ、IT 分野にプロジェクトが多く問題意識も近いが、抽象的な EU のイノベーション戦略に対し、日本は具体的なプロジェクトがあり野心的だ。
- 製造業への回帰に関して、より強い回帰の目標は 3 つのカントリーグループに共通するのか、あるいは特定グループをターゲットとするのか。例えば第三次産業が GDP の 75% を占めるフランスやイタリアでも、製造業の回帰を狙っているのか。あるいは製造業が強い中東欧にターゲットを絞っているのか。
- グルーピングは一つの指標で、例えばフランスの自動車産業にも強みと弱みがあり、自国の姿を正確に捉え各国ごとに戦略を練る必要がある。6 つの最終的なプライオリティを目指し、投資やファイナンス、特に中小企業育成をこのスキルで捉えたらどうかという意味だ。サービス産業が強い国は自国の強みを追求するのは当然だが、経産省には製造業の見直しという意識もある。日本の経産省と EU は産業政策ダイアログを出しているが、そこにも同じ意識がある。研究開発の担い手が製造業に多い点は EU も日本も似ている。